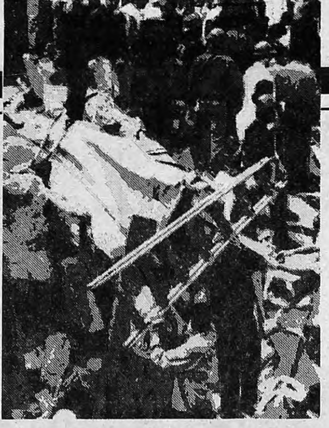


LOS DESASTRES TIENEN SU CIENCIA

"Lo que pasó en la AMIA no es un accidente. Puede ser un accidente para el individuo que lo padece, pero no para los que tienen que estar capacitados para estos casos cuidando ciudades de tres, cuatro o cinco millones de habitantes. Estadísticamente se sabe que se van a caer techos, van a explotar bombas, van a chocar autos; que puede explotar una estación de servicio o un polígono de tiro; que hay materiales radiactivos y químicos que se pueden derramar y para eso hay que estar preparados". Puede sonar obvio, pero lo que pasó el lunes 18 de julio demostró que no lo es. Silvio Najt es uno de los pocos emergenciólogos que hay en el país y en esta entrevista opina sobre lo que se pudo haber hecho con un poco más de previsión.

FUTURO

Coloquio Bariloche de Filosofía

SER O NO SER RACIONAL

ULISES RUMBO AL SOL

LOS FISICOS Y LA CNEA

La Ulises rumbo al sol

UN VIENTO DE 3 MILLONES DE KM/H

EL PAIS de Madrid

Ulises, la nave automática lanzada en 1990, ha empezado la primera fase de su misión propiamente dicha, al iniciar su paso por el Polo Sur del Sol. Se ha convertido así en la primera nave terrestre que observa esta zona de la estrella que es centro del sistema solar. El vuelo de la Ulises, un proyecto de las agencias espaciales estadounidense (NASA) y europea (ESA), sobre el polo solar, se inició el 26 de junio y durará hasta el 5 de noviembre.

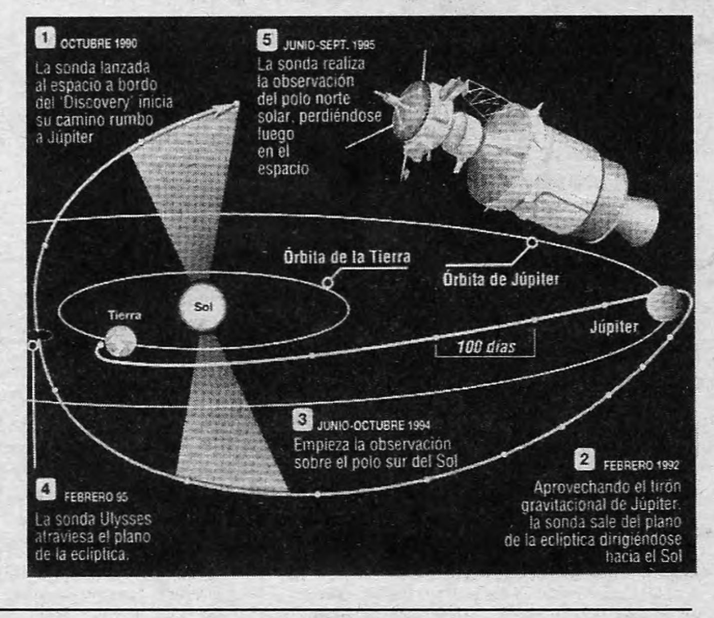
"Siendo la primera nave que vuela por encima de los polos del Sol, Ulises nos dará una perspectiva completamente nueva y contribuirá de forma decisiva a nuestra comprensión de los mecanismos que se encuentran tras los ciclos de actividad solar y las variaciones del Sol que nos afectan directamente en la Tierra", ha señalado Roger Bonnet, director del programa científico de la ESA.

Durante los 132 días del sobrevuelo, la Ulises se encontrará en latitudes mayores de los 70 grados sur. El interés científico será máximo el 13 de setiembre, cuando llegue a los 80 grados en una órbita casi perpendicular al plano de la eclíptica (en el que se mueven todos los planetas, incluida la Tierra y la mayor parte de las naves artificiales). Después, la nave automática seguirá rodeando al Sol, cruzará el plano de la eclíptica y se dirigirá al Polo Norte del Sol, que sobrevolará durante el verano de 1995.

Antes de llegar al Sol, la Ulises ha efectuado un largo viaje de más de tres años y medio durante el que ha aprovechado el tirón gravitacional de Júpiter para escapar al plano de la eclíptica. Estudió la magnetosfera de Júpiter, la materia interestelar y el viento solar. Su misión más importante es efectuar por primera vez un análisis de la heliosfera en tres dimensiones, al explorar la región del espacio que rodea al Sol y que está dominada por el viento solar magnetizado y la actividad solar.

El 9 de junio de 1993 la Ulises sobrepasó los 32 grados sur, la latitud más alejada de la eclíptica a la que había llegado nave alguna. Durante su viaje hacia el Sur ya ha detectado las nuevas condiciones de la región. En primer lugar, un viento solar más rápido, que llega hasta los 3 millones de kilómetros por hora de velocidad. "Es un fenómeno esperado, debido al agujero sur de la corona solar", explica el científico Richard Marsden. La misión Ulises es un proyecto conjunto de Estados Unidos y Europa. La ESA diseñó y construyó la nave y proporcionó la mitad de los instrumentos científicos. La NASA proporcionó la otra mitad, el generador nuclear que proporciona energía a los instrumentos y las comunicaciones y el lanzamiento. La NASA también se ocupa del seguimiento de la nave a través de sus estaciones de la red del espacio lejano.

La nave lleva instrumentos para medir campos magnéticos y corrientes eléctricas y detectar iones, lo que le ha permitido en su largo viaje estudiar los campos magnéticos de Júpiter y la composición de la materia interestelar.



Jeffrey Hoffman, astrónomo

PREPARANDO LA ESTACION

Por Sebastián Serrano/El País

Jeffrey Hoffman es un astrónomo que hace 16 años ingresó en la NASA para convertirse en astronauta. Formó parte de la tripulación del transbordador Endeavour, que en diciembre pasado reparó con éxito el telescopio espacial Hubble tras 16 meses de meticuloso entrenamiento.

Ahora se prepara para sumarse a la misión de la NASA que construirá una estación espacial, un proyecto más complejo que, según explica, "será el equivalente a tres o cuatro misiones como la de reparación del Hubble, cada año durante cuatro años. Será el mayor trabajo que jamás hemos hecho, ni siquiera durante la época de los viajes a la Luna".

–¿Qué se pretende con la estación espacial?

–Mucha gente habla de objetivos científicos. Queremos establecer una base científica para que los investigadores puedan hacer trabajos de laboratorio. Pero en mi opinión, este objetivo científico no es suficiente para justificar el precio de la estación. Lo que la justifica es su carácter de nueva etapa en el desarrollo del proyecto espacial. Aún tenemos que aprender mucho sobre cómo desarrollar actividades y mantener la vida en el espacio si queremos algún día continuar con la exploración del sistema solar; volver, por ejemplo, a la Luna para establecer una base.

–Hay quien considera que su trabajo es como el de los plomeros.

–Sí, es verdad, no lo niego. Yo entendía más los instrumentos por mi educación científica, pero no era necesario ser astrónomo para reparar el telescopio. Lo importante es compenetrarse bien con las herramientas. El primer día de reparaciones, durante el primer paseo espacial, tuvimos un problema complicado que nadie había previsto; la puerta del telescopio no se cerraba. Me pasé una hora estudiando la situación y finalmente comprendí qué la trababa. Hubo una larga discusión con el grupo de científicos de Tierra porque temían que la solución que nosotros planteábamos dañara el telescopio. Hasta que el jefe del vuelo decidió que hiciéramos lo que creíamos oportuno, porque nosotros veíamos directamente lo que sucedía. Para eso se ponen astronautas inteligentes en el espacio y no robots.

–¿Da tiempo de recrearse en la contemplación de la Tierra durante los paseos espaciales?

–No. Pero algunas veces, cuando se tenía que girar el telescopio o nos movían de un lado a otro con el brazo articulado que nos sujetaba, quedaban cinco minutos para disfrutar de la situación.

–¿Qué se siente al flotar en el espacio fuera de la nave?

–Es como estar entre el cielo y la Tierra. A veces la Tierra está bajo los pies, pero otras es la nave la que queda abajo. ¿Dónde es arriba y dónde abajo? Sobre todo el quinto día, en mi tercer paseo espacial, había momentos en que no sentía la cuerda que me unía a la nave. Me sentía libre en el espacio. Dejé de sujetarme con la mano y me convertí en un satélite. Fue inolvidable.



Silvio Na

Por Rolando Graña

"Fue como si un cirujano entrara corriendo al quirófano y frente al paciente empezara a preguntar: ¿dónde corto? Y al rato entra el camillero y corta otra cosa, y después viene el ordenanza desde la planta baja y sutura." Silvio Najt es especialista en desastres y emergencias y no está elucubrando precisamente un gag de *Mash:* está analizando el modo caótico en que fue llevado a cabo el rescate de las víctimas del atentado que destruyó la sede de la AMIA por los bomberos, policías y personal de Defensa Civil criollos.

–¿En la Argentina no hay preparación adecuada para responder a emergencias y desastres?

–Una emergencia es riesgo de vida inminente. Tengo que poner todo mi saber, todo mi conocimiento, mi práctica, en función de salvar a un individuo. Si yo voy a ensayar en ese momento con el paciente, el paciente está muerto. Tengo que haber practicado previamente. Se sabe que estas situaciones son predecibles. Esto es: pueden suceder –y suceden, como se ve– y hay que estar preparado. Se dice que lo que pasó en la AMIA es un accidente. Pero no es un accidente. Puede ser un accidente para el individuo que lo padece, pero no para los que tienen que estar capacitados para estos casos cuidando ciudades de 3, 4 o 5 millones de habitantes. Estadísticamente se sabe que se van a caer techos, van a explotar bombas, van a chocar autos, que puede explotar una estación de servicio o explotar un polígono de tiro; que hay materiales radiactivos y químicos que se pueden derramar y para eso hay que estar preparados. En cualquier momento choca uno de los vehículos de la CNEA que lleva isótopos y esparce radiactividad por dos manzanas ¿Y? ¿Qué hacemos? En el Hospital Fernández, en el año '84 hicimos para la Organización Panamericana de la Salud seminarios de desastre y ahí, que es el hospital directo de derivación de la CNEA, no tenían ninguna idea de lo que se debía hacer en un caso así. En Estados Unidos, para ser reconocido como hospital, se exigen hacer dos simulacros anuales de desastre. Uno oral, el otro con estudiantes de medicina maquillados y disfrazados, con ambulancias y todo.

–¿Es obsoleta la preparación de los bomberos y del personal de Defensa Civil?

–Escuché a un bombero que estuvo en la voladura de la embajada contar que los que participaron allí nunca hicieron un balance, una autocrítica de cómo habían actuado, cómo fueron las comunicaciones, qué pasó con la luz, con el gas, etcétera. De eso se aprende un montón.

–¿Es un problema de costos o de imprevisión?

–De imprevisión, absolutamente. Por supuesto, se puede gastar mucha plata en equipos. Existen helicópteros que pueden detectar alguien vivo bajo un derrumbe, hay col-

La Ulises rumbo al sol

UN VIENTO DE 3 MILLONES DE KM/H

EL PAIS de Madrid

Ulises, la nave automática lanzada en 1990, ha empezado la primera fase de su misión propiamente dicha, al iniciar su paso por el Polo Sur del Sol. Se ha convertido así en la primera nave terrestre que observa esta zona de la estrella que es centro del sistema solar. El vuelo de la Ulises, un proyecto de las agencias espaciales estadounidense (NASA) y europea (ESA), sobre el polo solar, se inició el 26 de junio y durará hasta el 5 de noviembre.

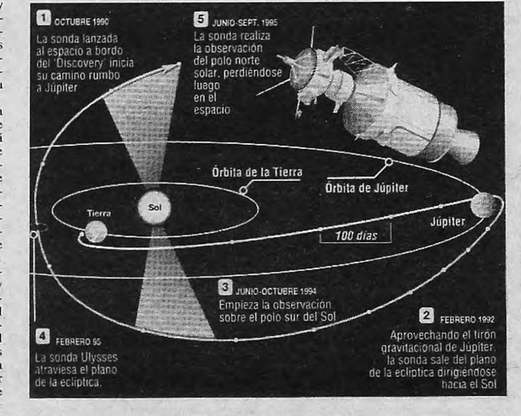
"Siendo la primera nave que vuela por encima de los polos del Sol, Ulises nos dará una perspectiva completamente nueva y contribuirá de forma decisiva a nuestra comprensión de los mecanismos que se encuentran tras los ciclos de actividad solar y las variaciones del Sol que nos afectan directamente en la Tierra", ha señalado Roger Bonnet, director del programa científico de la ESA.

Durante los 132 días del sobrevuelo, la Ulises se encontrará en latitudes mayores de los 70 grados sur. El interés científico será máximo el 13 de setiembre, cuando llegue a los 80 grados en una órbita casi perpendicular al plano de la eclíptica (en el que se mueven todos los planetas, incluida la Tierra y la mayor parte de las naves artificiales). Después, la nave automática seguirá rodeando al Sol, cruzará el plano de la eclíptica y se dirigirá al Polo Norte del Sol, que sobrevolará durante el verano de 1995.

Antes de llegar al Sol, la Ulises ha efectuado un largo viaje de más de tres años y medio durante el que ha aprovechado el tirón gravitacional de Júpiter para escapar al plano de la eclíptica. Estudió la magnetosfera de Júpiter, la materia interestelar y el viento solar. Su misión más importante es efectuar por primera vez un análisis de la heliosfera en tres dimensiones, al explorar la región del espacio que rodea al Sol y que está dominada por el viento solar magnetizado y la actividad solar.

El 9 de junio de 1993 la Ulises sobrepasó los 32 grados sur, la latitud más alejada de la eclíptica a la que había llegado nave alguna. Durante su viaje hacia el Sur ya ha detectado las nuevas condiciones de la región. En primer lugar, un viento solar más rápido, que llega hasta los 3 millones de kilómetros por hora de velocidad. "Es un fenómeno esperado, debido al agujero sur de la corona solar", explica el científico Richard Marsden. La misión Ulises es un proyecto conjunto de Estados Unidos y Europa. La ESA diseñó y construyó la nave y proporcionó la mitad de los instrumentos científicos. La NASA proporcionó la otra mitad, el generador nuclear que proporciona energía a los instrumentos y las comunicaciones y el lanzamiento. La NASA también se ocupa del seguimiento de la nave a través de sus estaciones de la red del espacio lejano.

La nave lleva instrumentos para medir campos magnéticos y corrientes eléctricas y detectar iones, lo que le ha permitido en su largo viaje estudiar los campos magnéticos de Júpiter y la composición de la materia interestelar.



Jeffrey Hoffman, astrónomo

PREPARANDO LA ESTACION

Por Sebastián Serrano/El País

Jeffrey Hoffman es un astrónomo que hace 16 años ingresó en la NASA para convertirse en astronauta. Formó parte de la tripulación del transbordador Endeavour, que en diciembre pasado reparó con éxito el telescopio espacial Hubble tras 16 meses de meticuloso entrenamiento.

Ahora se prepara para sumarse a la misión de la NASA que construirá una estación espacial, un proyecto más complejo que, según explica, "será el equivalente a tres o cuatro misiones como la de reparación del Hubble, cada año durante cuatro años. Será el mayor trabajo que jamás hemos hecho, ni siquiera durante la época de los viajes a la Luna".

–¿Qué se pretende con la estación espacial?

–Mucha gente habla de objetivos científicos. Queremos establecer una base científica para que los investigadores puedan hacer trabajos de laboratorio. Pero en mi opinión, este objetivo científico no es suficiente para justificar el precio de la estación. Lo que la justifica es su carácter de nueva etapa en el desarrollo del proyecto espacial. Aún tenemos que aprender mucho sobre cómo desarrollar actividades y mantener la vida en el espacio si queremos algún día continuar con la exploración del sistema solar; volver, por ejemplo, a la Luna para establecer una base.

–Hay quien considera que su trabajo es como el de los plomeros.

–Sí, es verdad, no lo niego. Yo entendía más los instrumentos por mi educación científica, pero no era necesario ser astrónomo para reparar el telescopio. Lo importante es compenetrarse bien con las herramientas. El primer día de reparaciones, durante el primer paseo espacial, tuvimos un problema complicado que nadie había previsto; la puerta del telescopio no se cerraba. Me pasé una hora estudiando la situación y finalmente comprendí qué la trababa. Hubo una larga discusión con el grupo de científicos de Tierra porque temían que la solución que nosotros planteábamos dañara el telescopio. Hasta que el jefe del vuelo decidió que hiciéramos lo que creíamos oportuno, porque nosotros veíamos directamente lo que sucedía. Para eso se ponen astronautas inteligentes en el espacio y no robots.

–¿Da tiempo de recrearse en la contemplación de la Tierra durante los paseos espaciales?

–No. Pero algunas veces, cuando se tenía que girar el telescopio o nos movían de un lado a otro con el brazo articulado que nos sujetaba, quedaban cinco minutos para disfrutar de la situación.

–¿Qué se siente al flotar en el espacio fuera de la nave?

–Es como estar entre el cielo y la Tierra. A veces la Tierra está bajo los pies, pero otras es la nave la que queda abajo. ¿Dónde es arriba y dónde abajo? Sobre todo el quinto día, en mi tercer paseo espacial, había momentos en que no sentía la cuerda que me unía a la nave. Me sentía libre en el espacio. Dejé de sujetarme con la mano y me convertí en un satélite. Fue inolvidable.

Silvio Najt, emergenciólogo

"HAY RECURSOS, FALTAN LIDERES"



Por Rolando Graña

Fue como si un cirujano entrara corriendo al quirófano y frente al paciente empezara a preguntar: ¿dónde corto? Y al rato entra el camillero y corta otra cosa, y después viene el ordenanza desde la planta baja y sutura." Silvio Najt es especialista en desastres y emergencias y no está elucubrando precisamente un gag de *Mash:* está analizando el modo caótico en que fue llevado a cabo el rescate de las víctimas del atentado que destruyó la sede de la AMIA por los bomberos, policías y personal de Defensa Civil criollos.

–¿En la Argentina no hay preparación adecuada para responder a emergencias y desastres?

–Una emergencia es riesgo de vida inminente. Tengo que poner todo mi saber, todo mi conocimiento, mi práctica, en función de salvar a un individuo. Si yo voy a ensayar en ese momento con el paciente, el paciente está muerto. Tengo que haber practicado previamente. Se sabe que estas situaciones son predecibles. Esto es: pueden suceder –y suceden, como se ve– y hay que estar preparado. Se dice que lo que pasó en la AMIA es un accidente. Pero no es un accidente. Puede ser un accidente para el individuo que lo padece, pero no para los que tienen que estar capacitados para estos casos cuidando ciudades de 3, 4 o 5 millones de habitantes. Estadísticamente se sabe que se van a caer techos, van a explotar bombas, van a chocar autos, que puede explotar una estación de servicio o explotar un polígono de tiro; que hay materiales radiactivos y químicos que se pueden derramar y para eso hay que estar preparados. En cualquier momento choca uno de los vehículos de la CNEA que lleva isótopos y esparce radiactividad por dos manzanas ¿Y? ¿Qué hacemos? En el Hospital Fernández, en el año '84 hicimos para la Organización Panamericana de la Salud seminarios de desastre y ahí, que es el hospital directo de derivación de la CNEA, no tenían ninguna idea de lo que se debía hacer en un caso así. En Estados Unidos, para ser reconocido como hospital, se exigen hacer dos simulacros anuales de desastre. Uno oral, el otro con estudiantes de medicina maquillados y disfrazados, con ambulancias y todo.

–¿Es obsoleta la preparación de los bomberos y del personal de Defensa Civil?

–Escuché a un bombero que estuvo en la voladura de la embajada contar que los que participaron allí nunca hicieron un balance, una autocrítica de cómo habían actuado, cómo fueron las comunicaciones, qué pasó con la luz, con el gas, etcétera. De eso se aprende un montón.

–¿Es un problema de costos o de imprevisión?

–De imprevisión, absolutamente. Por supuesto, se puede gastar mucha plata en equipos. Existen helicópteros que pueden detectar alguien vivo bajo un derrumbe, hay colchones gigantes que se inflan con un compresor y levantan los escombros. Pero lo básico es la organización. Supongamos que no se puede gastar un peso. Lo que hay, ¿cómo lo utilizamos? Y antes que eso: ¿sabemos de qué dispone la comunidad?, ¿qué se puede pedir prestado a un particular? En un momento como éste, la gente ofrece equipos y objetos pero si no se sabe qué se necesita hay que distraer gente para recibir lo que llega, para parar la solidaridad. La gente fue a dar sangre al Hospital de Clínicas y la tiraban en un balde porque no había infraestructura, clasificación ni nada. Anteayer salieron dos pick ups llenas de cosas donadas que no sirvieron para nada.

"Existen helicópteros que pueden detectar alguien vivo bajo un derrumbe; hay colchones gigantes que se inflan con un compresor y levantan los escombros. Pero lo básico es la organización."

–¿Por qué hubo tanto caos en las primeras horas del rescate?

–Es habitual. El problema es por qué continuó. Cuando la bomba en el World Trade Center de New York, un caso muy similar a éste, hubo un comité de desastre que tardó dos horas en reunirse. Pero aquí por ejemplo faltó un vehículo que centralizara las comunicaciones: no hace falta gran tecnología, puede ser un colectivo viejo con conexiones de radio, fax, teléfono, etcétera. Eso es fundamental. Desde allí se sabe qué recursos hay y qué falta. Me juego la cabeza que la policía tiene uno de éstos. Por lo demás, lo más lógico es que haya una sola cabeza dirigiendo el rescate, como después hicieron los israelíes. Esa persona tiene que estar en contacto con el jefe de la policía, de los bomberos, de Defensa Civil, con el SAME y con las empresas privadas de emergencia que en estos casos vienen espontáneamente porque quieren aparecer en la tele. Pero si este comando no existe, todo el que llega se suma al caso. Cuando la voladura de la embajada de Israel, llegaba un ambulancia, bajaba una camilla, pero a esa camilla, de regreso y con el herido, la subían a otra ambulancia que no tenía el mismo dispositivo de fijación. De forma tal que el pobre hombre iba todo el viaje bamboleándose, y además lo llevaban a cualquier parte. El problema es que faltan líderes para estos casos, faltan managers, faltan tipos que puedan pegar un golpe sobre la mesa y decir –con fundamento– acá se hace lo que yo digo; el plan que se sigue es así; todo lo que se dice a la prensa lo digo yo. Acá vos podés preguntarle lo que pasa a cualquier funcionario que con tal de aparecer en cámara te va a contestar cualquier cosa: todo el mundo opina y todo el mundo ingiere. Cuando vos tenés un desastre, en el lugar más cercano, fuera de peligro, tiene que haber un lugar de clasificación de pacientes. Esa es la obsesión de todos los desastrólogos: clasificar los pacientes: los muertos, los moribundos, los heridos leves, etcétera. En general se estila que los médicos más calificados vayan al pie del desastre y los menos preparados para emergencias esperen en el hospital. Acá se hizo al revés: los estudiantes de medicina y los voluntarios de Defensa Civil eran los que estaban ahí. Hay pacientes a los que ni siquiera se puede subir a la ambulancia porque se mueren y deben ser tratados allí mismo. Es muy importante la función de quien decide esto.

"Cuando la embajada de Israel, llegaba un ambulancia, bajaba una camilla, pero a esa camilla, de regreso y con el herido, la subían a otra ambulancia que no tenía el mismo dispositivo de fijación. De forma tal que el pobre hombre iba todo el viaje bamboleándose. Y además lo llevaban a cualquier parte."

–Por televisión se veía que sacaban heridos en un pasamanos de voluntarios sin tener en cuenta que podían tener fracturas de columna, por ejemplo. ¿No se puede evitar eso?

–Sí, por supuesto. Obviamente hay que tener recursos para estabilizar a los pacientes. Pero hasta los que eran sacados en puertas, muchos no eran correctamente inmovilizados. Pero hay más: el Hospital de Clínicas debió haber sido desalojado. Me juego la cabeza a que no lo desalojaron, seguro había pacientes que podían ser dados de alta ese día o trasladados sin riesgo a otro lado.

–¿La pared que se derrumbó sobre los bomberos no podría haber sido apuntalada?

Sí. La primera ley del rescate es no llevar más pacientes potenciales al lugar. Los señores que se metieron a remover escombros no tenían equipo, entrenamiento ni coordinación. Se metieron en lugares donde todo estaba inestable. Cuando llegaron los israelíes ¿qué hicieron?. Todo el mundo afuera. Y todo el que queda dentro tiene que estar identificado. Hay que saber si es un bombero, un médico, un paramédico. Hay que identificar a la gente para que no haya chorros, curiosos, ¡pibes! La otra noche yo mismo puse cara de funcionario y pasé todos los controles sin que nadie me preguntara nada. Lo primero entonces es contener el lugar para que no haya más víctimas. Y luego poner orden y ser muy minucioso.





jt, emergenciólogo

"HAY RECURSOS, FALTAN LIDERES"

"Cuando la embajada de Israel, llegaba un ambulancia, bajaba una camilla, pero a esa camilla, de regreso y con el herido, la subían a otra ambulancia que no tenía el mismo dispositivo de fijación. De forma tal que el pobre hombre iba todo el viaje bamboleándose. Y además lo llevaban a cualquier parte."

chones gigantes que se inflan con un compresor y levantan los escombros. Pero lo básico es la organización. Supongamos que no se puede gastar un peso. Lo que hay, ¿cómo lo utilizamos? Y antes que eso: ¿sabemos de qué dispone la comunidad?, ¿qué se puede pedir prestado a un particular? En un momento como éste, la gente ofrece equipos y objetos pero si no se sabe qué se necesita hay que distraer gente para recibir lo que llega, para parar la solidaridad. La gente fue a dar sangre al Hospital de Clínicas y la tiraban en un balde porque no había infraestructura, clasificación ni nada. Anteayer salieron dos pick ups llenas de cosas donadas que no sirvieron para nada.

–¿Por qué hubo tanto caos en las primeras horas del rescate?

–Es habitual. El problema es por qué continuó. Cuando la bomba en el World Trade Center de New York, un caso muy similar a éste, hubo un comité de desastre que tardó dos horas en reunirse. Pero aquí por ejemplo faltó un vehículo que centralizara las comunicaciones: no hace falta gran tecnología, puede ser un colectivo viejo con conexiones de radio, fax, teléfono, etcétera. Eso es fundamental. Desde allí se sabe qué recursos hay y qué falta. Me juego la cabeza que la policía tiene uno de éstos. Por lo demás, lo más lógico es que haya una sola cabeza dirigiendo el rescate, como después hicieron los israelíes. Esa persona tiene que estar en contacto con el jefe de la policía, de los bomberos, de Defensa Civil, con el SAME y con las empresas privadas de emergencia que en estos casos vienen espontáneamente porque quieren aparecer en la tele. Pero si este comando no existe, todo el que llega se suma al caso. Cuando la voladura de la embajada de Israel, llegaba un ambulancia, bajaba una camilla, pero a esa camilla, de regreso y con el herido, la subían a otra ambulancia que no tenía el mismo dispositivo de fijación. De forma tal que el pobre hombre iba todo el viaje bamboleándose, y además lo llevaban a cualquier parte. El problema es que faltan líderes para estos casos, faltan managers, faltan tipos que puedan pegar un golpe sobre la mesa y decir –con fundamento– acá se hace lo que yo digo; el plan que se sigue es así; todo lo que se dice a la prensa lo digo yo. Acá vos podés preguntarle lo que pasa a cualquier funcionario que con tal de aparecer en cámara te va a contestar cualquier cosa: todo el mundo opina y todo el mundo ingiere. Cuando vos tenés un desastre, en el lugar más cercano, fuera de peligro, tiene que haber un lugar de clasificación de pacientes. Esa es la obsesión de todos los desastrólogos: clasificar los pacientes: los muertos, los moribundos, los heridos leves, etcétera. En general se estila que los médicos más calificados vayan al pie del desastre y los menos preparados para emergencias esperen en el hospital. Acá se hizo al revés: los estudiantes de medicina y los voluntarios de Defensa Civil eran los que estaban ahí. Hay pacientes a los que ni siquiera se puede subir a la ambulancia porque se mueren y deben ser tratados allí mismo. Es muy importante la función de quien decide esto.

–Por televisión se veía que sacaban heridos en un pasamanos de voluntarios sin tener en cuenta que podían tener fracturas de columna, por ejemplo. ¿No se puede evitar eso?

–Sí, por supuesto. Obviamente hay que tener recursos para estabilizar a los pacientes. Pero hasta los que eran sacados en puertas, muchos no eran correctamente inmovilizados. Pero hay más: el Hospital de Clínicas debió haber sido desalojado. Me juego la cabeza a que no lo desalojaron, seguro había pacientes que podían ser dados de alta ese día o trasladados sin riesgo a otro lado.

–¿La pared que se derrumbó sobre los bomberos no podría haber sido apuntalada?

Sí. La primera ley del rescate es no llevar más pacientes potenciales al lugar. Los señores que se metieron a remover escombros no tenían equipo, entrenamiento ni coordinación. Se metieron en lugares donde todo estaba inestable. Cuando llegaron los israelíes ¿qué hicieron?. Todo el mundo afuera. Y todo el que queda dentro tiene que estar identificado. Hay que saber si es un bombero, un médico, un paramédico. Hay que identificar a la gente para que no haya chorros, curiosos, ¡pibes! La otra noche yo mismo puse cara de funcionario y pasé todos los controles sin que nadie me preguntara nada. Lo primero entonces es contener el lugar para que no haya más víctimas. Y luego poner orden y ser muy minucioso.

"Existen helicópteros que pueden detectar alguien vivo bajo un derrumbe; hay colchones gigantes que se inflan con un compresor y levantan los escombros. Pero lo básico es la organización."



Coloquio Bariloche de Filosofía

¿QUE SIGNIFICA SER RACIONAL?



Por Sandra Igelka

Cuando los filósofos se reunieron entre las cumbres nevadas para hablar de la racionalidad, todavía no había sucedido el atentado a la AMIA. Algo así hace que cualquiera, sin ser filósofo, se interrogue acerca de la irracionalidad de los hombres a esta altura del progreso. A principios de julio, mientras las pantallas de televisión reflejaban imágenes de Ruanda o Sarajevo, que se colaban entre las imágenes del Mundial y de Diego Maradona como mito del héroe caído, el problema elegido para debatir en el Segundo Coloquio Bariloche de Filosofía tuvo que ver con problemas de todos los días, aunque no de un modo directo.

"El tema de la racionalidad desborda el campo de la filosofía, aunque es un tema filosófico crucial", afirma Oscar Nudler, que hizo las veces de anfitrión como miembro de la Fundación Bariloche. Para sustentar lo que dice, recuerda que a diario se escucha que la destrucción de los ecosistemas, o las guerras étnicas de Bosnia o Ruanda son "algo irracional". Pero, ¿qué significa ser racional? ¿Dónde está el límite entre lo racional y lo irracional? Para intentar dar una respuesta se reunieron pensadores argentinos, como Gregorio Klimovsky, Emilio de Ipola, y el ex secretario de Derechos Humanos Eduardo Rabossi, entre otros, con filósofos invitados, como el brasileño Osvaldo Porchat Pereyra o el norteamericano de origen cubano Ernesto Sosa.

"En Occidente se fue desde la razón como standard absoluto, el LOGOS griego, hasta Descartes, donde la razón es capaz de producir principios autoevidentes, que sean el fundamento de todo el conocimiento. Pero después sobrevino una desacralización de la razón; empezaron a interesar más sus aspectos instrumentales, operativos", afirma Nudler. Sin embargo, reconoce que a partir de entonces se empezó a aceptar la no existencia de una racionalidad única, universal, sino la posibilidad de diferentes racionalidades. Con la relativización del concepto, los epistemólogos se enfrentaron a otro problema: "Entonces, ¿no existe un fundamento objetivo para nuestro conocimiento, para una acción racional? Así comenzó la problemática del relativismo".

"El mundo previo a la caída del Muro de Berlín era un mundo todavía simplificado, con dos grandes polos, donde todavía se podía pensar en una racionalidad única. Había enfrentamientos ideológicos y de intereses, pero se compartían ciertas premisas básicas del método científico, de lo que se consideraba ciencia. Tanto el marxismo como el liberalismo eran hijos de esta misma tradición iluminista que, finalmente, desciende del mismo tronco cartesiano. Pero ahora hay una explosión de localismos y tribalismos, enfrentamientos, visiones del mundo acentuadamente diferentes. Visiones que no sólo chocan entre sí, sino que ni siquiera tienen un lenguaje común para entenderse."

–Y ése es otro tema filosófico...

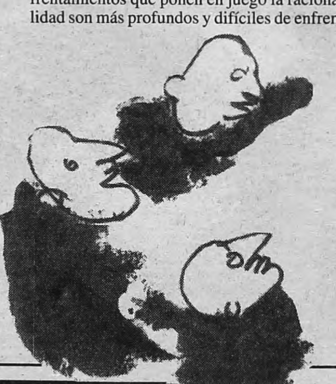
–Exactamente. Esto liga la racionalidad con el tema del conflicto. Existen dos tipos de conflicto, el que existe entre gente que comparte la misma visión básica –que también puede resultar muy violento–, y conflicto entre personas que están en visiones del mundo completamente diferentes, aunque hablen el mismo idioma. Para el primer tipo de conflicto el curso racional sería ver los argumentos de las partes y llegar a alguna instancia de negociación o acuerdo, o se produce un enfrentamiento cuando no se logra acuerdo, pero está claro cuál es la acción racional. Pero en el otro caso es necesario encontrar un terreno común, encontrar formas de comunicación, una racionalidad de otro tipo, que no tenga que ver sólo con argumentos lógicos sino con significados distintos. Esto ya fue planteado por Kuhn cuando dice que la elección entre paradigmas no es racional.

–¿Por eso eligieron debatir sobre racionalidad?

–Nosotros lo vemos como un tema que va más allá de lo ideológico o de lo que sean enfrentamientos políticos, económicos. Los enfrentamientos que ponen en juego la racionalidad son más profundos y difíciles de enfrentar. Es cierto que en el mundo real los enfrentamientos entre racionalidades incluyen también los motivos económicos y políticos y se mezcla todo. Por eso es fundamental saber el tipo de conflicto en que estamos, para desarrollar una estrategia. Si no, es una receta para el fracaso.

Hace dos años, el Primer Coloquio Bariloche de Filosofía dio lugar a un libro sobre racionalidad. Lo mismo sucederá con este último, que además se publicará en inglés. Pero los filósofos también tienen problemas de comunicación entre las diversas corrientes de pensamiento; por eso este encuentro significó un primer paso para un diálogo entre los seguidores vernáculos de las escuelas inglesas con otros pensadores, los formados en una matriz francesa, los "herejes" de la posmodernidad. Si la primera reunión se centró en la filosofía analítica, el comité organizador pretendió avanzar en pluralismo al incorporar esta vez, además del SADAF (Sociedad Argentina de Análisis Filosófico), a miembros del CIF (Centro de Investigaciones Filosóficas) como Ezequiel de Olaso u Osvaldo Guariglia, y hasta alguno del cámpo sociológico como Emilio de Ipola –que trató la relación entre creencia, amenaza e identidad política con dos ejemplos: un rumor en la cárcel entre presos políticos en el '76 y el "caso crotoxina"–; o a Marcelo Urresti, que eligió ocuparse de Lyotard y la racionalidad en el contexto de crisis de los grandes relatos. Junto con problemáticas de la epistemología o la ética, se podrán leer también temas tan actuales como la supuesta justificación por la racionalidad de las doctrinas económicas neoliberales, según Ricardo Gómez, un filósofo argentino de la Universidad de California, o las razones internas o externas en la discusión del aborto, de acuerdo con Florencia Luna. Algunos de esos trabajos aparecerán glosados en próximas ediciones de **Futuro**.

Alguna vez bautizada como "el Di Tella del sur", la Fundación Bariloche se hizo famosa internacionalmente en los setenta por el modelo global latinoamericano que presentó en Viena, junto con la actuación de la Camerata, como respuesta al modelo de "los límites del crecimiento" que se había discutido en Roma. Tal vez este impacto impidió que la dictadura la disolviera del todo y le permitió renacer con la democracia. Aunque esta vez la Fundación logró atraer a unos ciento cincuenta filósofos durante el año, sus cursos de filosofía son para los ingenieros, psicólogos, biólogos y otros científicos del Instituto Balseiro o la Universidad del Comahue. "En realidad esos cursos originaron los coloquios –cuenta Nudler–, porque una vez les dije a mis alumnos 'deben estar aburridos de escucharme siempre a mí, traigamos a otra gente'". Para dentro de dos años, piensa poner el acento en la racionalidad práctica aplicada, no sólo en el tema de la resolución de conflictos, sino en las consecuencias de la bioética o la ética ambiental. Los diarios demuestran que tienen tema para rato.



GRAGEAS

TOCA BOTON. Aunque todavía no existen las máquinas vendedoras de autos, las ventas a botón son cada vez más diversas y abundantes, según la revista norteamericana *Succes*. Si en la década del cuarenta las máquinas apenas podían ofrecer un café, ahora se puede comprar alimentos congelados o listos para comer, bebidas, cigarrillos, videos y todo tipo de productos con sólo oprimir un botón sin esperar turno. Con la ventaja de estar listas las veinticuatro horas, las estadísticas indican que ya hay cuatro millones y medio de máquinas solamente en Estados Unidos y algunos expertos predicen que pronto no habrá nada de lo necesario en la vida cotidiana que no se pueda obtener por un tubo, con sólo meter una moneda en una rendija. Precisamente, una de las dificultades que la industria tuvo que resolver fue la capacidad de las máquinas para reconocer monedas falsas por su peso y medida, ya que hace unos años se las podía engañar con un cospel, un botón, una hebilla y hasta alguna patada. Otro "problema" fue lograr una máquina que vendiera papas fritas recién hechas, pero después de años de experimentar, ahora existe una que las prepara y sirve al instante. Los japoneses entraron en este rubro también –no sólo los norteamericanos las exportan–, y en su país se puede comprar desde un collar de perlas hasta una botella de "sake" en una máquina.

INTERIORES. El mes que viene empiezan los cursos de decoración y arquitectura de interiores dictados por el arquitecto Ben Waisman en Catalinas Center. Los cursos duran dos meses y no se requiere experiencia. Los interesados pueden dirigirse al teléfono y fax 311-2655.

Opinión

*Por Néstor Gaggioli **

Deslindando responsabilidades

La Asociación Física Argentina, entidad que nuclea a casi todos los físicos del país (más de 1300), se dirige a la opinión pública para manifestar su preocupación y deslindar responsabilidades, con relación a la intención de privatizar la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA).

El equipo de economistas que dirige el país cree que sabe de todo, y como no podía ser de otra manera, también saben sobre todo lo relativo a Energía Atómica. Por lo tanto se vieron obligados a pontificar sobre este tema y ante las diferentes posturas asumidas por las autoridades de la CNEA y la Secretaría de Energía (SE) trataron de dirimir sus desinteligencias sobre este complicado y peligroso problema, pagando costosos estudios a consultoras extranjeras que no hicieron sino ratificar lo que habían adelantado los colegas científicos argentinos: no existe en el mundo ninguna central nuclear que haya pasado del Estado a manos privadas.

La Asociación Física Argentina cuestiona la capacidad técnica de los miembros del equipo económico para formular políticas de desarrollo científico, tecnológico, educativo y cultural, y más aún cuando se trata de temas tan complejos como la energía nuclear.

En ese sentido, la separación de los sectores productivos de la CNEA del área de investigación y desarrollo producirá un traumático desmembramiento del sistema que mostró su eficacia generando uno de los pocos logros de los que se enorgullece el pueblo argentino.

Privatizar la CNEA no sólo es ineficiente, es peligroso y si se pierde el control de las centrales nucleares se pierde también la seguridad.

La Asociación Física Argentina alerta a la sociedad y al Gobierno sobre el grave perjuicio que sufrirán, no sólo los investigadores, que verán desorganizar su fuente de trabajo, sino fundamentalmente a todo el pueblo argentino que tendrá a las centrales nucleares sin el actual control científico-tecnológico.

Además, deseamos dejar claramente establecido que los problemas que pueden sobrevenir serán responsabilidad exclusiva del gobierno nacional.

** Presidente de la Asociación Física Argentina.*